



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Angelo Coronel

## PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 780, de 2015, do Senador Jorge Viana, que *altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências, e a Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, que institui a Unidade Fiscal de Referência, altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências, para isentar do Imposto sobre Produtos Industrializados e do Imposto sobre Operações Financeiras o automóvel elétrico ou híbrido adquirido para uso como táxi ou por pessoas portadoras de deficiência física e para isentar do Imposto sobre Operações Financeiras o trabalhador desempregado ou subempregado, titular de financiamento do denominado Projeto Balcão de Ferramentas.*

Relator: Senador **ANGELO CORONEL**

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado nº 780, de 2015, de autoria do Senador Jorge Viana, tenciona estender para os automóveis elétricos e

SF/19259/21695-82



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Angelo Coronel

híbridos a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários (IOF) nas situações arroladas na Lei nº 8.989, de 14 de fevereiro de 1996, e na Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991.

O projeto, elaborado em três artigos, no seu art. 1º, promove a inclusão dos veículos elétricos e híbridos entre as possibilidades de veículos a serem adquiridos com isenção de IPI por taxistas e outros beneficiários, por meio de alteração no art. 1º da Lei nº 8.989, de 1996.

O art. 2º altera o art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, com o mesmo propósito de incluir os veículos elétricos ou híbridos de fabricação nacional ou importados entre os automóveis cuja aquisição pelas pessoas discriminadas naquela Lei é isenta de tributo, no caso o IOF, sobre as operações de financiamento realizadas para aquela finalidade. A vigência da nova Lei é fixada para a data da sua publicação pelo art. 3º.

A medida é justificada pela necessidade de *busca de novas tecnologias, notadamente mais limpas, para a propulsão dos veículos* e por terem veículos elétricos e híbridos potencial para *reduzir drasticamente a poluição local do ar à medida que seu uso se massifica*.

Entende o autor do projeto que, com o projeto, estar-se-á aumentando a *inserção desses veículos no mercado nacional sem que isso represente perda de arrecadação de impostos uma vez que esses benefícios tributários já são concedidos para esse público na aquisição de veículos à combustão interna*.

Não foram apresentadas emendas à proposição no prazo regimental.

O PLS foi aprovado pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle previamente à sua submissão à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), que o examinará em caráter terminativo.

SF/19259/21695-82



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Angelo Coronel

## II – ANÁLISE

A legitimidade da CAE para opinar em caráter terminativo sobre o projeto tem fundamento nos arts. 99, IV; e 91, I, ambos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), uma vez que o PLS foi apresentado por Senador e versa sobre impostos da competência da União.

No momento de sua elaboração, o projeto observou os aspectos de constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade, cumprindo ainda os requisitos de boa técnica legislativa, conforme o disposto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

No mérito, concordamos inteiramente com o entendimento da CMA no parecer aprovado:

As vantagens ambientais da proposta são cristalinas, a começar da emissão nula de GEE. Além disso, o motor elétrico apresenta eficiências próximas a 85% e a bateria, em seus ciclos de carga e descarga, de cerca de 80%, enquanto a dos motores de combustão interna se situa próxima de 30%. A transmissão mecânica absorve cerca de 10% da energia do motor. Dada essa relação entre as eficiências dos veículos a bateria e aqueles acionados por motores de combustão interna, mesmo que a energia elétrica que alimenta a bateria seja gerada numa usina termelétrica, a energia primária utilizada será menor do que a da fonte do combustível utilizado.

Mencione-se ainda que carros a bateria só consomem energia para acelerar e para vencer rampas e resistências inerentes ao movimento, como a deformação dos pneus e a resistência do ar. Nada consomem quando param em trânsito congestionado. Carros convencionais, ao contrário, cujo motor permanece ligado, desperdiçam de 10% a 15% do combustível total consumido.

Porém, a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, fruto da conversão do PLV 27/2018, trazia em seu corpo dispositivos de igual teor ao projeto em tela.

SF/19259/21695-82



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Angelo Coronel

Embora as isenções ora analisadas não entrarem em vigor imediatamente devido aos vetos presidenciais, em junho deste ano o Congresso Nacional rejeitou tais vetos à Lei nº 13.755/2018 e as isenções de IPI e IOF a veículos híbridos e elétricos foram promulgadas em 19 de junho de 2019. Portanto, o PLS 780/2015 resta prejudicado.

### III – VOTO

Por todo o exposto, somos pelo **arquivamento** do PLS nº 780, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/19259/21695-82